

# Znikające miasta

3 lutego 2025

PKP Intercity wycofało postoje z szeregu miast. Często wbrew zapisom planu transportowego.



Wykreślanie postojów pociągów spółki PKP Intercity w mniejszych miastach trwało przez ostatnie tygodnie przed ogłoszeniem rozkładu jazdy, który wszedł w życie z dniem 15 grudnia 2024 r.

## Nie tylko Włoszczowa

Przewoźnik zrezygnował między innymi z zatrzymywania pociągów Pendolino na stacji Włoszczowa Północ. Postoje te widniały jeszcze w przyjętym 18 września 2024 r. dokumencie „Zarządzony roczny rozkład jazdy”, stanowiącym zwieńczenie prac nad ofertą przewozową PKP Intercity wchodzącą w życie w połowie grudnia 2024 r.

Już pod koniec listopada 2024 r. na stacji Włoszczowa Północ pojawił się kandydat Prawa i Sprawiedliwości na prezydenta: „Ograniczenie możliwości komunikacji i wykluczenie komunikacyjne lokalnej, powiatowej Polski jest dzisiaj dużym zagrożeniem” – mówił na włoszczowskim peronie Karol Nawrocki,

a media prześcigały się na tytuły: „Z Włoszczowy znika Pendolino”, „Pendolino żegna Włoszczowę”, „Pendolino opuszcza Włoszczowę”.

Nie od dziś Włoszczowa budzi duże emocje wśród polityków i dziennikarzy, ale połączeń Pendolino od połowy grudnia 2024 r. pozbawione zostały również Jelenia Góra, Wałbrzych, Brzeg, Ciechanów i Działdowo. To jednak nie wszystko – jest szereg miejscowości, które straciły wszystkie połączenia dalekobieżne.

## **(Nie) wszystkie powiaty**

Pociągi PKP Intercity przestały stawać w Środzie Śląskiej, mieście powiatowym liczącym 10 tys. mieszkańców. Choć stacja znajduje się na północnym skraju miasta, to połączenie z oddalonym o 3,5 km centrum, jak również okolicznymi wsiami zapewniają autobusy Średzkiej Komunikacji Publicznej.

Po likwidacji postojów w Środzie Śląskiej pociągi PKP Intercity pokonują bez zatrzymania aż 65-kilometrowy odcinek z Wrocławia do Legnicy, a powiat średzki przestał być obsługiwany połączeniami dalekobieżnymi. Tymczasem odpowiadające za organizację i finansowanie tych połączeń Ministerstwo Infrastruktury w planie transportowym wskazuje, że przy planowaniu oferty należy brać pod uwagę „minimalizację wykluczenia transportowego przez zaplanowanie połączeń do jak największej liczby powiatów”, konkretnie przy tym wymieniając Środę Śląską wśród stacji, na których należy wyznaczać postoje pociągów kategorii InterCity i TLK.

Na początku grudnia 2024 r. w resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z samorządami na temat planów rozwoju sieci kolejowej. „Prezentujemy nowe podejście do rozwoju kolei. Przede wszystkim zmieniamy punkt ciężkości z Warszawy i lotniska CPK na układ policentryczny. Chcemy, by kolej skomunikowała wszystkie powiaty połączeniami dalekobieżnymi” – oznajmił odpowiedzialny za kolej wiceminister Piotr Małepczak.

Jak jednak okazuje się na przykładzie powiatu średzkiego, zasada ta nie jest dochowywana na istniejącej sieci połączeń – mimo obowiązujących zapisów w planie transportowym, który został przyjęty jako rozporządzenie ministra infrastruktury.

## **Kosztem mniejszych ośrodków**

Plan transportowy wskazuje też między innymi, że codziennymi postojami powinny dysponować Ziębice, liczące 8 tys. mieszkańców miasto na linii Wrocław – Kłodzko. Tymczasem od grudnia 2024 r. w Ziębicach staje tylko kursujący w soboty i niedziele pociąg InterCity „Śnieżka” relacji Warszawa – Wrocław – Kudowa-Zdrój. Ziębice ucierpiały na tym, że w ruchu dalekobieżnym obsługę odcinka między Wrocławiem a Kłodzkiem przejęły nowe pociągi „Baltic Express” relacji Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław – Praga, które pomijają część miast dotychczas obsługiwanych przez spółkę PKP Intercity. W związku z tym połączenia dalekobieżne straciło także 2,5-tysięczne Bardo.

Na linii Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra pociągi dalekobieżne przestały stawać w Janowicach Wielkich. To już kolejna miejscowość między Wałbrzychem a Jelenią Górą, która traci pociągi PKP Intercity. W grudniu 2020 r. przewoźnik zrezygnował z postojów w Marciszowie, a w grudniu 2017 r. w Boguszowie-Gorcach – mieście liczącym 14 tys. mieszkańców.

Jak widać, likwidowanie postojów miało też miejsce za rządów PiS, mimo że wówczas PKP Intercity przy kolejnych zmianach rozkładu jazdy chwaliło się rosnącą liczbą obsługiwanych stacji: „Jeszcze w rozkładzie jazdy 2014/2015 pociągi PKP Intercity zatrzymywały się w blisko 300 miastach i miejscowościach. W każdym kolejnym rozkładzie ta liczba systematycznie rosła dochodząc do ponad 400 obsługiwanych miast i miejscowości. W rocznym rozkładzie jazdy na sezon 2020/2021 pociągi PKP Intercity będą zatrzymywać się już w około 420 ośrodkach” – informował przewoźnik pod koniec 2020

r.

Od 2017 r. pociągi PKP Intercity nie stają w Skawinie i Jordanowie na linii Kraków – Zakopane. Od grudnia 2024 r. pomijają kolejne miasto: Maków Podhalański. „Zostaliśmy tym zaskoczeni. Decyzja zapadła nie tylko bez konsultacji, ale nawet bez wcześniejszej informacji” – mówi Michał Surmiak, burmistrz 16-tysięcznej gminy miejsko-wiejskiej Maków Podhalański. „Mieszkańcy stracili możliwość dojazdu do Krakowa w około godzinę, a więc w czasie konkurencyjnym dla samochodu, dzięki czemu połączenia PKP Intercity cieszyły się rosnącą popularnością. To nie tylko problem Makowa, ale również ościennych gmin jak Zawoja i ich mieszkańców zostawiających samochody na dużym parkingu przy makowskim dworcu, by wsiąść do pociągu. Przystawiamy naszą gminę na turystykę i dostęp do połączeń dalekobieżnych jest istotnym elementem tej strategii”.

Michał Surmiak dodaje, że PKP Intercity to spółka, która ma realizować misję. – „Nie można wszystkiego przeliczać na minuty kosztem mniejszych ośrodków. Są przecież ekspresy z niewielką liczbą postojów, a pociągi niższych kategorii powinny także zaspokajać potrzeby małych i średnich miast”.

## **Metropolia bez postojów**

Cięcie postojów wcale nie ominęło dużych aglomeracji – pociągi PKP Intercity przestały zatrzymywać się na stacji Chorzów Batory. Oznacza to, że na kolejowym kręgosłupie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pociągi dalekobieżne pokonują 19-kilometrowy odcinek od Katowic do Zabrze, jadąc bez postojów nie tylko przez Chorzów, ale też przez Świętochłowice i Rudę Śląską. Te trzy miasta liczą w sumie ponad ćwierć miliona mieszkańców. Na północnym zachodzie metropolii pociągi PKP Intercity przestały stawać w 17-tysięcznych Pyskowicach. Zatrzymania w Pyskowicach i Chorzowie Batorym zostały wykreślone, choć w planie transportowym resortu infrastruktury

stacje te uwzględnione są w spisie postojów pociągów InterCity i TLK.

Plan transportowy wymaga, aby na Magistrali Nadodrzańskiej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin składy dalekobieżne zatrzymywały się w Bytomiu Odrzańskim. Mimo to od 15 grudnia 2024 r. pociągi PKP Intercity już nie stają w tym liczącym 4 tys. mieszkańców lubuskim mieście.

Z mapy połączeń PKP Intercity zniknęły też Trawniki na Lubelszczyźnie, Zbąszyń w Wielkopolsce oraz Gorzkowice w Łódzkiem. Gorzkowice – zlokalizowane w połowie 45-kilometrowego odcinka między Radomskiem a Piotrkowem Trybunalskim – są siedzibą liczącej 8 tys. mieszkańców gminy wiejskiej w powiecie piotrkowskim. Gorzkowice zniknęły z mapy połączeń PKP Intercity, mimo że leżą w okręgu wyborczym ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka z Polskiego Stronnictwa Ludowego, a do PSL należy też wójt gminy Alojzy Włodarczyk.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [AS0lka](#) (CC0)

Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 1 (134) 2025, [ZBS.net.pl](http://ZBS.net.pl)